

INSTRUCTIONS DE COURSE VENDEE GLOBE 2020/2021

DEPART
DIMANCHE 08 NOVEMBRE 2020



La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié et sauf si des pénalités financières sont applicables. Ces pénalités discrétionnaires seront décidées par le Jury conformément au « Guide des Pénalités Vendée Globe » (IC Annexe 5).

1 REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1**
- a) les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* (RCV) 2017-2020, pendant toute la durée de la course.
 - b) les prescriptions de la FFVoile (traduites en anglais) disponibles à l'adresse suivante : [https://www.sailing.org/tools/documents/20172020FRAPrescriptions-\[22393\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/20172020FRAPrescriptions-[22393].pdf)
 - c) la partie B du RIPAM selon les modalités définies ci-dessous.
 - d) Les RCV du Chapitre 2 ne s'appliquent au départ que jusqu'à 30 milles après la ligne de départ, puis à nouveau à partir de 50 milles de la ligne d'arrivée, entre le lever et le coucher du soleil. Pour le reste du parcours, elles sont remplacées par la partie B (Règles de barre et de route) du RIPAM.
 - e) les Règlements Spéciaux Offshore (RSO) Catégorie 0 en vigueur en 2020 et telles que modifiées selon les dispositions de l'Avis de course et les exemptions votées par le Bureau Exécutif de la FFVoile
 - f) les Règles d'Équipement des Voiliers (REV) lorsqu'elles ne rentrent pas en conflit avec les Règles de Classe Imoca,
 - g) Les Règles de la Classe Imoca en vigueur,
 - h) L'annexe 6 WPT Waypoints, jointe en annexe aux IC.
- 1.2** Heure officielle : tous les horaires donnés dans les présentes Instructions de Course et sur les tableaux d'affichage, seront :
- A terre, pour les opérations de départ ou d'arrivée, en heure locale soit :
 - TU + 2 jusqu'au 24 octobre 2020 inclus et à partir du 28 mars 2021
 - TU + 1 à partir du 25 octobre 2020 jusqu'au 27 mars 2021
 - En mer, pour les opérations autres que celles énumérées ci-dessus, en TU.
- 1.3** L'inscription d'un bateau implique renonciation à toutes voies de recours autre que celles prévues par les RCV, en ce qui concerne l'application ou l'interprétation des textes des documents cités ci-dessus et le règlement des litiges y afférent (cf. RCV 3, Acceptation des Règles).
- 1.4** En cas de traduction de ces instructions de course, le texte français prévaudra.

2 AVIS AUX CONCURRENTS – TABLEAU OFFICIEL – PC COURSE

- 2.1** Les avis aux concurrents seront mis en ligne sur le tableau officiel électronique accessible à l'adresse suivante : <http://www.vendeeglobe.org/fr/espace-skippers/tableau-officiel>.
- 2.2** Les bureaux de l'Organisation Générale de l'Épreuve, de la direction de course et de l'équipe des arbitres seront situés au PC Course- Village Organisation, Esplanade Vendée Globe, 85100 Les Sables d'Olonne.
- 2.3** PC course aux Sables d'Olonne :
- Il sera ouvert du 12 octobre 2020 jusqu'à l'arrivée du dernier concurrent.
- La direction de course sera joignable à l'adresse suivante : dc@vendeeglobe.fr et par téléphone sur le numéro de la ligne rouge : +33 9 69 32 20 13. Ce numéro est confidentiel et réservé aux Skippers.

3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 3.1 Les modifications aux instructions de course seront a mises en ligne au plus tard à 19h00 la veille du départ sur le tableau officiel électronique accessible à l'adresse suivante :
<http://www.vendeeglobe.org/fr/espace-skippers/tableau-officiel>
- 3.2 Leur affichage sera signalé par l'envoi d'un SMS de la direction de course aux concurrents et aux teams managers.

4 PROGRAMME

DATE	HEURE	
Vendredi 16 octobre 2020	15H00	Briefing Team managers en présentiel
Vendredi 16 octobre 2020	19H00	Présence des bateaux à la jauge obligatoire au Ponton Vendée Globe à Port Olona
Samedi 17 octobre 2020	09H00	Inauguration officielle du Village Photo officielle (en présentiel)
Du 19 octobre à 9H00 au 24 Octobre 2020 à 17H00		Contrôles d'équipements de sécurité
Vendredi 30 Octobre 2020		Diffusion de la version (1) de la ZEA
Lundi 02 novembre 2020	17H00	Heure limite de mise en conformité avec les règles (Ceci modifie l'AC)
Vendredi 6 novembre 2020	11H00	Briefing départ par Visio conférence
Dimanche 8 novembre 2020	13H02	Départ du VENDEE GLOBE 2020

Les briefings seront réservés aux concurrents et team managers. Le lieu sera précisé par affichage au tableau officiel.

5 PARCOURS

Le parcours sera un tour du monde d'Ouest en Est, en descendant d'abord l'Océan Atlantique du Nord au Sud :

- Départ (IC 7)
- Une marque de dégagement pourra être mise en place. Le cas échéant, sa description sera précisée par avenant lors du briefing départ du 06 Novembre
- A bâbord, le Cap de Bonne Espérance,
- A bâbord, le Cap Leeuwin,
- A bâbord, le Cap Horn
- A tribord, le continent Antarctique.
- Remontée de l'Atlantique du Sud au Nord.
- Arrivée (IC9)

En respectant les zones interdites définies en annexe 3

6 ZONES INTERDITES

6.1 Un bateau en course ne doit ni pénétrer ni naviguer dans les Zones interdites Finistère, Cape de Roca (Lisbonne) St Vincent, Canaries Est et Ouest, Mauritanie, Ouessant et South Scilly dont les coordonnées sont définies en annexe 3 (ceci modifie l'AC2.5)

6.2 La Zone d'Exclusion Antarctique (ZEA) définie en annexe 3.

Un bateau rentrant dans la ZEA doit corriger son infraction par la méthode suivante :

le point par lequel il est entré dans la ZEA devient un Waypoint supplémentaire de cette zone pour le bateau ; ce dernier doit laisser ce waypoint à tribord aussitôt que raisonnablement possible

6.3 La direction de course pourra définir avant le départ ou pendant la course d'autres zones en fonction de risques identifiés pour la sécurité des bateaux (piratage, par exemple).

7 LE DEPART

7.1 Procédure de départ

Le départ de la course sera donné en utilisant les signaux suivants :

Signal	Pavillon et signal sonore	Minutes avant le départ
Avertissement	Envoi du pavillon Vendée Globe ; 1 signal sonore	8
Préparatoire	Envoi du pavillon « P », 1 signal sonore	4
	Affalé du pavillon « P », 1 signal sonore long	1
Départ	Affalé du Pavillon Vendée Globe, 1 signal sonore	0

7.2 Ligne de départ :

La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours d'une bouée tétraédrique orange portant les logos du Vendée Globe.

La position des extrémités de la ligne seront précisées aux concurrents dès que possible.

7.3 Sortie du port

La sortie du port aura lieu le dimanche 08 novembre 2020 à partir de 8h15.

Il appartiendra à chaque concurrent de rejoindre, par ses propres moyens et sous sa seule responsabilité, la zone de départ (remorquage, escorte).

L'ordre de sortie des bateaux sera établi par la direction de course.

7.4 Zone de départ

La zone de départ sera définie par arrêté préfectoral. Elle inclura 2 zones réglementées dans lesquelles seuls les concurrents et les bateaux accrédités seront autorisés à naviguer :

- la zone de chenal et d'accès à la zone de départ.
- la zone de départ.

Les zones réglementées sont décrites en Annexe 4.

7.5 Rappel individuel

Un bateau OCS recevra, sans instruction, une pénalité de 5 heures.

Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 11.5. Elle devra être effectuée avant la latitude 38°40,000N.

(Ceci modifie RCV 28.1 et 63.1)

7.6 Départ retardé

7.6.1 Un concurrent qui n'a pas franchi la ligne de départ 60 minutes après son signal de départ sera considéré comme non partant. Il pourra prendre le départ ultérieurement après accord de la direction de course à l'heure qui lui aura été indiquée par le comité de course. Aucun départ ne sera possible après le 18 novembre 2020, 13h02

Durant cette attente il devra :

- soit rester au port des Sables d'Olonne,
- soit rentrer aux Sables d'Olonne,
- soit se tenir en zone d'attente devant Les Sables d'Olonne.

7.6.2 Parcours d'un bateau ayant pris un départ retardé

- La ligne de départ sera définie entre : la bouée Nouch Sud (46°28,55 N; 001°47,40 W) et un point géographique au Sud de la bouée Nouch Sud dont les coordonnées sont 46°28, 25N et 001°47,30W.
- Les concurrents devront passer cette ligne d'Est en Ouest.

8 MODIFICATION DU PARCOURS

8.1 Si un événement climatique important survient durant la course ou si une information ayant une incidence sur la sécurité des concurrents était donnée par un concurrent, un navire, un avion, des radars, des satellites ou toute autre source, les positions de certains points de la zone de glace pourront être modifiées pendant la course.

8.2 Pour signaler une modification de parcours, le comité de course enverra via la direction de course à tous les concurrents un message écrit sur l'Inmarsat C de chaque bateau et sur son adresse email. Cet envoi pourra éventuellement être doublé par des instructions verbales par téléphone. (Ceci modifie RCV 33 et Signaux de course).

8.3 Définition zone exclusion antarctique (ZEA)

La Zone d'Exclusion Antarctique est un polygone matérialisé par des segments loxodromiques droits qui relie des points virtuels. Cette zone représente un obstacle.

Les raisons d'un changement de position d'un ou plusieurs points virtuels constituant la zone d'exclusion sont à la discrétion de l'organisateur.

- L'organisateur s'engage à modifier la position d'un point de la ZEA le plus tôt possible.
- L'organisateur pourra modifier les coordonnées d'un point virtuel de la ZEA à partir du moment où au moins une des conditions ci-dessous est remplie :
 1. avant que le premier bateau n'atteigne une longitude de 30 degrés à l'Ouest de la longitude du point concerné
 2. et/ou avant que le premier bateau n'atteigne une latitude de 15 degrés au Nord de la latitude du point concerné

Il n'y aura pas de changement vers le Sud des points entre 46°00.00'S / 105°00.00'E-120°00.00'E (Points 22, 23, 24 et 25 - Barrière Australienne)

- 8.4 Chaque concurrent sera tenu d'accuser réception de chaque modification par un mail à la direction de course.

9 L'ARRIVEE

9.1 Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée sera une droite orientée au 348° vrai, et

- limitée au Nord par la bouée Nouch Sud située par 46°28,60 N et 001°47,40 W
- limitée au Sud par le point de coordonnées 46°28, 25 N et 001°47,30 W

Le bateau comité sera mouillé à l'extrémité sud de la ligne.

En cas d'absence du bateau comité, le concurrent devra passer dans le nord du point le plus sud de la ligne d'arrivée. Dans ce cas, le pointage se fera de terre à partir du Fort Saint Nicolas.

En cas de mauvais temps, la direction de course, en accord avec le comité de course pourra décaler la position de l'extrémité Sud de la ligne d'arrivée 24h avant l'ETA.

9.2 Annonce ETA

48 Heures, 24 heures, 12 heures, 6 heures et 2 heures avant son ETA, chaque concurrent devra transmettre son ETA à la direction de course.

Le canal VHF pour l'arrivée sera le canal 72.

9.3 Arrivée de nuit ou par mauvaise visibilité

De nuit, ou par mauvaise visibilité, chaque concurrent devra éclairer son numéro de voile avec un projecteur au passage de la ligne d'arrivée.

10 ABANDON

10.1 Toute intention d'abandonner devra faire l'objet d'une déclaration officielle écrite et signée par le concurrent ou son team-manager. L'abandon ne deviendra officiel qu'à réception de ce document par la direction de course. Un abandon ainsi déclaré sera définitif.

10.2 Tout concurrent qui déclenchera sa balise Sarsat-Cospas devra la désactiver dès que sa situation ne nécessitera plus l'émission d'un signal de détresse.

Tout concurrent qui ne respecterait pas cette procédure fera l'objet d'un rapport au jury pour une instruction selon RCV 69.

10.3 Un concurrent qui aura abandonné devra renvoyer le plus rapidement possible et à ses frais les balises Yellowbrick fournies par l'organisation à l'adresse suivante :

YB Tracking Ltd. - Unit 8, Fulcrum 2,
Whiteley, Fare ham-PO15 7FN - United Kingdom

11 SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS

11.1 Pénalité au moment de l'incident

11.1.1 Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM dans un incident entre concurrents sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44.1).

11.1.2 Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2, le bateau devra en informer la direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 12.3).

11.1.3 Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course à cause de son infraction pourra demander au jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible.

11.2 Pénalité ou réparation décidée par le jury après instruction

11.2.1 Pour une infraction à une règle sportive établie après instruction, la pénalité sera, une pénalité discrétionnaire en temps sauf si le bateau est disqualifié. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 11.5 ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le jury conformément au « Guide des pénalités Vendée Globe » (Annexe 5).

11.2.2 Pouvoir discrétionnaire du jury :

(a) Pour des infractions jugées mineures, le jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité.

(b) Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

11.2.3 Une décision de réparation accordée par le jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps.

11.3 Pour une infraction à une règle non sportive, les pénalités seront des amendes à régler à l'Autorité Organisatrice (AO). De telles pénalités seront imposées par AO.

11.4 Rupture accidentelle de plomb constatée par le président du comité technique

Dans le cas où le président du comité technique constate lors d'une inspection ou si un concurrent en course déclare lui-même qu'un plomb a été endommagé ou rompu et qu'à son avis la rupture est accidentelle, le jury par l'intermédiaire du comité technique pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction (cela change la RCV 63.1).

Si le concurrent refuse cette pénalité standard, il sera convoqué pour une instruction.

11.5 Manière d'effectuer une pénalité en temps en course

Dès que possible après sa décision, le jury communiquera la pénalité au bateau concerné par l'intermédiaire de la direction de course. Cette dernière lui indiquera alors une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité.

Sauf indication contraire de la direction de course pour des raisons de sécurité, les pénalités autres que la pénalité pour départ anticipé décrite en IC 7.5 seront à effectuer au passage des latitudes ou longitudes ci-dessous :

Pour toute pénalité décidée par le jury,

- Entre le départ et l'équateur (00°00,000), la pénalité devra être effectuée au passage de la Latitude 00°05,000 S
- Entre l'équateur (00°00,000) et la Latitude 30°00,000 S, la pénalité devra être effectuée au passage de la Latitude 00°35,000 S
- Entre Latitude 30°00,000 S et la Latitude 50°00,000 S (après le passage du Cap Horn), la pénalité devra être effectuée au passage de la Latitude 00°45,000 S
- Entre la Latitude 50°00,000 S et la Latitude 05°00,000 S, la pénalité devra être effectuée au passage de la Latitude 00°10,000 N
- Entre la Latitude 05°00,000 S et la Latitude 43°00,000 N, la pénalité devra être effectuée au passage de la longitude 010°, 00,000 W
- Entre Latitude 43°00,000 N et l'arrivée, la pénalité devra être effectuée avant de finir
- Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le bateau devra contacter la direction de course qui procédera au chronométrage de la pénalité à partir d'un segment qu'elle aura indiqué au concurrent.

- Au terme de la pénalité, si celle-ci a été effectuée et confirmée par le comité de course, le bateau devra retraverser le segment donné avant de continuer sa course.

12 RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

Préambule : Pour tout incident se produisant sur l'eau, les RCV du Chapitre 5 sont modifiées comme suit. Pour les réclamations déposées à terre, les procédures relatives à l'instruction prévues aux RCV 61.1 (première phrase), 61.2, 61.3 et 63 s'appliqueront.

12.1 Informer le réclamé :

12.1.1 Un bateau en course qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF sur le canal de course ou par email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 61.1(a)). Le réclamant devra informer le jury en même temps par l'intermédiaire de la direction de course.

12.1.2 Les avis des réclamations du comité de course, du comité technique et du jury seront affichés au tableau officiel et transmis à tous les bateaux pour les informer conformément à la RCV 61.1(b).

La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par email (ceci modifie la RCV 61.1(b)).

12.1.3 Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à 12.1.1 ci-dessus.

12.1.4 Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du jury, par l'intermédiaire de la direction de course, ceci selon la procédure décrite en 12.1.1 ci-dessus.

12.2 Contenu d'une réclamation

12.2.1 Une intention de réclamer, annoncée par VHF au moment de l'incident, devra être confirmée par écrit (email) dès que cela sera raisonnablement possible.

12.2.2 Les infractions aux Règles décrites ci-dessous ne pourront pas faire l'objet d'une réclamation par un bateau. (Ceci modifie la RCV 60.1(a)) :

- Programme
- Contrôles de jauge et d'équipements
- Publicité
- Semi-rigides d'assistance des concurrents
- Obligation des skippers
- Évacuation des détritrus
- RCV 48.2
- Communications

12.3 Temps limites

12.3.1 Pour réclamer

Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, pour le comité de course, le comité technique ou le jury sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au-delà d'un délai de dix-huit heures après son arrivée.

12.3.2 Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, pour le comité de course, le comité technique ou le jury sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du jury à partir de l'heure de réception de la décision. Lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du jury au tableau officiel. (Cela modifie la RCV 62.2).

12.3.3 Pour demander une réouverture

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées en mer en l'absence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les dix-huit heures après la communication de la décision aux parties (cela modifie la RCV 66).

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées à terre en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties. (Cela modifie la RCV 66).

12.3.4 Le jury pourra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

12.4 **Instruction et décision**

12.4.1 Une instruction pourra débuter dès que le jury sera informé de la réclamation et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances (cela modifie la RCV 63.2).

12.4.2 L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire et une VHF implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction (cela modifie la RCV 63.3).

12.4.3 Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc., communiqués par téléphone, par VHF, email, message Inmarsat ou tout autre moyen devront être considérés comme l'instruction (cela modifie la RCV 63.6).

12.4.4 Conformément au préambule de l'IC 12 la procédure prévue dans l'IC 12.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.

Cependant, et selon les circonstances, le jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges n'est pas conforme à la RCV N1.

12.4.5 La décision du jury sera affichée au tableau officiel et communiquée par email aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

12.4.6 Les décisions du jury sont sans appel selon la RCV 70.5.

13 **TEMPS LIMITE**

Le temps limite pour finir est fixé à 163 jours.

14 **CLASSEMENT**

Un classement au temps réel sera établi pour la course après application des décisions du jury.

15 **REGLES DE SECURITE**

15.1 **Exception au principe de non-assistance**

Des informations individualisées pourront être transmises à un ou plusieurs concurrents dans le cadre d'opérations de recherche ou de secours diligentées soit par la direction de course, soit par les autorités de sauvetage (CROSS, MRCC).

Ces informations seront transmises soit par standard C, soit par téléphone satellitaire ou email du ou des bateaux concernés.

Des informations spéciales en provenance de la direction de course ou de Great Circle pourront être transmises à tous les concurrents afin d'assurer la sécurité des bateaux. Ces informations seront transmises sur les standards C des bateaux.

Chaque concurrent devra accuser réception du message par email transmis à la direction de course (cela modifie la RCV 41).

15.2 Messages de sécurité

Si la direction de course le juge nécessaire et le demande expressément, un bateau devra lui transmettre une fois par 24H un message contenant sa position en Latitude et longitude et un rapide descriptif de son état de santé et de l'état du bateau.

En cas d'empêchement, la transmission pourra être faite via un autre concurrent ou via le team manager.

Les messages seront envoyés à l'adresse suivante : dc@vendeeglobe.fr

16 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENTS

16.1 Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier sa conformité aux règles.

16.2 Pour les contrôles avant le départ, la fiche de contrôle devra être envoyée par mail au président du comité technique au plus tard le mercredi 14 Octobre à 16h00 : jeanluc.gauthier@ffvoile.fr

16.3 Scellés moteur et autres plombages

16.3.1 Scellés moteur

Les arbres d'hélice seront plombés pendant la course.

Chaque concurrent pourra :

- Demander au comité technique le plombage de son arbre d'hélice la veille du départ ou
- Effectuer un auto plombage en mer le jour du départ selon les modalités prévues dans l'Annexe 2 « plombage ».

16.3.2 Les autres plombages

Les mouillages, les radeaux de survie et le conteneur de survie seront plombés en position avant le départ.

Les deux réserves d'eau de secours et la réserve de carburant de secours seront plombées en fermeture et en position avant le départ

Les plombs ne devront pas être rompus ou enlevés avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée.

16.3.3 Plombages et contestation de la qualité du plombage

- Il appartiendra à chaque concurrent de préparer son bateau afin de faciliter la pose des plombages.
- Chaque concurrent est le seul responsable de l'intégrité de ses plombages.
- Toute contestation concernant l'intégrité et/ou la qualité du plombage devra être formulée pendant les contrôles ou dans les 2 heures suivant le plombage (ou re-plombage) auprès des contrôleurs.
- Les contestations ne seront plus admises après la signature de la feuille de contrôle.

16.3.4 A l'arrivée, des contrôles pourront être effectués par le comité technique soit de sa propre initiative soit à la demande de la direction de course, du comité de course ou du jury international.

Les scellés du moteur ne pourront être coupés que :

- par le comité technique après l'arrivée ou,
- par le concurrent en approchant de la ligne d'arrivée, après autorisation de la direction de course.

La direction de course donnera un code au concurrent qui devra envoyer une photo du scellé avant rupture, la photo montrant un papier où figure ce code.

16.4 Conformément à la règle de classe IMOCA C.3.3, la quantité d'eau de secours est fixée à 2 x 9 litres dans 2 bidons de 10 litres. (Cela modifie l'AC 12.2)

16.5 Pour respecter la règle de classe IMOCA C.6.1.f, la quantité de gasoil devant être présente à l'arrivée est de 20 litres.

16.6 La liste des voiles embarquées devra être remise au comité technique au plus tard vendredi 06 Novembre 10h00.

16.7 Rupture de scellé en course

Si un bateau a besoin d'utiliser son moteur ou si un scellé d'arbre moteur est cassé, le skipper doit tout d'abord en informer la direction de course puis il doit :

- Remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permet en utilisant le scellé fourni par le comité technique.
- Faire un rapport, aussitôt que possible, au comité technique donnant l'heure et la position de l'incident et l'heure et la position du remplacement du scellé et, si possible, le temps pendant lequel il a utilisé son moteur pour la propulsion et la raison pour laquelle il l'a fait.
- Transmettre à la direction de course, aussitôt que possible, une photo du scellé avant la rupture (dans le cas où c'est le skipper qui décide de rompre le scellé) et une photo du nouveau scellé en position, ces 2 photos montrant un papier où figure le code donné par la direction de course.

17 **PUBLICITE**

Les bateaux devront arborer la publicité définie dans l'AC.

18 **IDENTIFICATION DES BATEAUX OFFICIELS**

18.1 Bateaux Arbitres

- Les bateaux du comité de course arborent les pavillons FFVoile
- Les bateaux jury arborent un pavillon jaune, lettrage « JURY »
- Les bateaux du comité technique arborent le pavillon bleu lettrage « JAUGE »

18.2 Bateaux organisation



18.3 Semi rigides d'assistance des concurrents

18.3.1 Lors du départ de la course, chaque bateau pourra être escorté de 2 semi-rigides qui seront autorisés à naviguer dans la zone de départ jusqu'au signal d'avertissement, puis 1 seul semi rigide sera autorisé jusqu'au signal préparatoire

Ils devront arborer les flammes fournies par l'organisateur.

18.3.2 Rappel : conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau concurrent, spectateurs, passagers....

18.3.3 Un briefing pour les pilotes des semi-rigides Assistance sera organisé le vendredi 06 novembre à 15h00. Ce briefing est obligatoire pour obtenir les flammes d'accréditation.

19 EVACUATION DES DETRITUS

Le respect de l'environnement est une valeur fondamentale pour le Vendée Globe. Les concurrents ne devront pas jeter leurs détritits à l'exception des déchets biodégradables. Conformément aux RSO, les détritits devront être gardés à bord jusqu'au débarquement des concurrents.

20 COMMUNICATIONS

20.1 Radio VHF le 08 Novembre

La double veille VHF 16/ P4 sera obligatoire pour les concurrents ainsi que pour tous les semi-rigides accrédités.

Les signaux précédant le départ, le décompte avant le départ et le signal de départ seront annoncés par radio VHF canal P4.

Le jury et le comité technique seront également joignables sur le canal P4.

Il appartiendra à chaque concurrent de se rapprocher de l'organisateur pour que sa ou ses VHF soit(ent) configurée(s) pour fonctionner avec le canal P4.

20.2 Vacations téléphoniques média durant la course

Les concurrents devront laisser leur iridium en veille 24h sur 24 pendant toute la durée de leur course.

En complément à l'annexe Multimédia de l'AC, à partir du dimanche 08 novembre 2020 et jusqu'à l'arrivée du dernier bateau, une vacation quotidienne sera organisée pour les 3 premiers entre 04 et 05 heures TU, une autre vacation sera organisée à 08h30 TU pour 3 à 5 concurrents et un live version Française à 11h30 TU (la version anglaise aura lieu à 12h30 TU). Les concurrents seront contactés par le PC Course selon un ordre précisé par le service communication de l'organisation.

20.3 Inmarsat C

20.3.1 Veille Inmarsat C

Pendant toute la durée de la course, pour des raisons de sécurité, les concurrents devront laisser leur Inmarsat C en veille 24h sur 24, et s'assurer de son bon fonctionnement.

20.3.2 Classements et positions par polling pendant la course

Pendant toute la durée de la course, les concurrents devront veiller au bon fonctionnement des balises iridium fournies par l'organisateur.

Six classements seront effectués aux horaires suivants :

04:00TU (pos de 03:30TU), 08:00TU (pos de 07:30TU), 11:00TU (pos de 10:30TU), 14:00TU (pos de 13:30TU), 17:00TU (pos de 16:30TU) et 21:00TU (pos de 20:30TU)

Ils seront affichés sur le site Internet et transmis à la presse.

Ces classements seront envoyés par l'organisateur aux concurrents selon le format souhaité (.xlsx, .posreport,...)

En cas de panne de la balise de positionnement en émission, il appartiendra au concurrent de la remplacer en suivant les instructions de la direction de course.

En cas de panne de toutes les balises, le positionnement se fera par polling sur le Standard C du bateau.

Le jour du départ, au passage des principaux caps sur le parcours, puis en approche de la ligne d'arrivée, les positions et/ou distances à l'arrivée des bateaux en approche des Sables d'Olonne pourront être communiquées par la direction de course toutes les heures sur le site internet, à la presse et au public.

20.4 Messages et photos

Messages envoyés aux concurrents

Il appartiendra à chaque concurrent d'autoriser la réception de mails provenant de :

- Direction de course : dc@vendee-globe.fr
- Comité de course : christophe.gaumont@ffvoile.fr
- Jury: georges.priol@ffvoile.fr
- Positionnement : robot@geovoile.net

20.5 Positionnement balises YB3i

Pour le tracking, l'AO utilisera la balise YB3i décrite dans les règles de classe IMOCA.

Les bateaux seront dotés de 2 balises YB3, autonomes électriquement, stockées dans le bateau, en réserve.

La direction de course jugera si un changement de balise est nécessaire. Elle informera le concurrent par mail ou téléphone du moment où il devra installer une autre balise.

Les concurrents ne devront pas, d'une façon quelconque, empêcher les balises de fonctionner.

20.6 AIS

Les AIS devront être en fonctionnement (émission/réception) durant l'intégralité de la course.

De plus, et sans que cela ne l'exonère de son obligation de veille, un bateau en panne d'AIS devra en aviser sans délai la direction de course.

21 ROUTAGE - ASSISTANCE

Engagement des concurrents

Une déclaration, signée par chaque concurrent, engageant sa famille, son équipe et ses prestataires techniques certifiant le respect de cette règle, sera demandée avant le départ de la course (IC Annexe 1) et après l'arrivée du concurrent.

22 PRIX

22.1 La remise des prix aura lieu aux Sables d'Olonne durant le mois de mai 2021. La présence de tous les concurrents sera obligatoire. Les prix ne seront remis qu'aux concurrents présents.

22.2 A l'issue du VENDEE GLOBE 2020-2021, 800 000 Euros TTC seront attribués sous forme de prix numéraires, comme indiqué dans l'AC 16.

23 RESPONSABILITE

La responsabilité des concurrents est précisée dans l'AC.

ARBITRES DESIGNES :

- Président du comité de course : Christophe Gaumont (IRO-FRA)
- Président du comité technique : Jean-Luc Gauthier (IM-FRA)
- Un jury international est constitué et selon la RCV 70.5, ses décisions ne seront pas susceptibles d'appel.
- Composition :
 - Georges Priol (IJ-FRA) - Président
 - Lance Burger (IJ-RSA)
 - Romain Gautier (IJ-FRA)
 - Trevor Lewis (IJ-GBR)
 - Ana Sanchez (IJ-ESP)

ANNEXE 1 : DECLARATION DE NON-ROUTAGE

NOM DU BATEAU (*Name of boat*):..... N°.....

Je, soussigné/*I, the undersigned*, Skipper du bateau ci-dessus désigné, *skipper of the boat above mentioned*

- **déclare sur l'honneur que je respecterai la règle de non-routage sur le Vendée Globe 2020 décrite dans l'AC.**

Je déclare sur l'honneur que j'ai informé ma famille, mon équipe technique, mes sponsors et mes prestataires des règles de non-routage décrites dans l'AC et que nous respecterons ces règles.

- ***I declare on my word of honor that I will abide by the rule of non-routing on the Vendée Globe 2020 described in the NOR***

I declare on my word of honor that I have informed my family, my technical team, my sponsors and my suppliers of the Routing rules described in NOR and that we will abide by those Rules.

Fait à (*in*) : Les Sables d'Olonne, le (*on*) :..... 2020

Signature du concurrent

Skipper's signature

IC 16 Les arbres d'hélice seront plombés pendant la course.

Chaque concurrent pourra :

- Demander au comité technique le plombage de son arbre d'hélice la veille du départ ou
- Effectuer un auto-plombage en mer selon les modalités prévues ci-dessous :

Le plombage de l'arbre moteur du bateau sera fait après avoir quitté le port par un auto-plombage :

- Lors des contrôles des équipements de sécurité, le préparateur et/ou le concurrent définissent avec le contrôleur d'équipement course au large le système de plombage. Des scellés numérotés ainsi que le mode d'emploi seront remis au préparateur et/ou au concurrent lors du contrôle sécurité par le contrôleur d'équipement course au large.
- Après la sortie du port, le préparateur et/ou le concurrent procède lui-même au plombage de l'arbre
- Après la mise en place du scellé numéroté, le préparateur et/ou le concurrent réaliseront une ou plusieurs photos numériques de celui-ci montrant clairement **le scellé en position** et le **numéro lisible**.
- Les photos des scellés seront envoyées par mail au comité technique : jeanluc.gauthier@ffvoile.fr et à la direction de course dc@vendee-globe.fr le jour du départ avant 23h00 TU.

ANNEXE 3 : ZONES INTERDITES

Les zones interdites sont des polygones définis par les points ci-dessous dont les coordonnées sont les suivantes :

1 Zone interdite du Cap Finisterre

- ZI Cap Finisterre A : 43°31,400N 010°05,150 W
- ZI Cap Finisterre B : 43°21,000N 009°36,400 W
- ZI Cap Finisterre C : 43°10,500N 009°44,000 W
- ZI Cap Finisterre D : 42°52,900N 009°44,000 W
- ZI Cap Finisterre E : 42°52,900N 010°13,700 W
- ZI Cap Finisterre F : 43°18.800N 010°13.700 W

2 Zone interdite du Cape Roca (Lisbonne)

- ZI Cape Roca A : 38°51,900 N 010°13,810 W
- ZI Cape Roca B : 38°51,900 N 009°41,150 W
- ZI Cape Roca C : 38°39,750 N 009°40,000 W
- ZI Cape Roca D : 38°33,900 N 010°11,700 W
- ZI Cape Roca E : 38°40,950 N 010°13,900 W

3 Zone interdite du Cape St Vincente

- ZI Cape St Vincente A : 37°02,300 N 009°11,700 W
- ZI Cape St Vincente B : 36°56,800 N 009°09,900 W
- ZI Cape St Vincente C : 36°52,000 N 009°04,000 W
- ZI Cape St Vincente D : 36°49,950 N 008°57,150 W
- ZI Cape St Vincente E : 36°24,800 N 009°05,800 W
- ZI Cape St Vincente F : 36°28,350 N 009°21,550 W
- ZI Cape St Vincente G : 36°43,900 N 009°39,700 W
- ZI Cape St Vincente H : 36°56,600 N 009°43,200 W

4 Zone interdite de Mauritanie

- ZI Mauritanie A : 21°31,400 N 017°34,800 W
- ZI Mauritanie B : 21°31,400 N 016°50,200 W
- ZI Mauritanie C : 15°45,500 N 016°31,800 W
- ZI Mauritanie D : 15°45,500 N 017°27,600 W

5 Zones interdites des Canaries

5.1 Zone interdite des Canaries Est

- ZI Canaries Est A : 28°20,500 N 014°56,900 W
- ZI Canaries Est B : 28°19,800 N 014°47,550 W
- ZI Canaries Est C : 27°48,750 N 015°00,150 W
- ZI Canaries Est D : 27°51,600 N 015°08,800 W

5.2 Zone interdite des Canaries Ouest

- ZI Canaries Ouest A : 28°38,010 N 015°46,650 W
- ZI Canaries Ouest B : 28°33,800 N 015°39,430 W
- ZI Canaries Ouest C : 27°58,600 N 016°12,950 W
- ZI Canaries Ouest D : 28°03,550 N 016°19,500 W

6 Zone d'Exclusion Antarctique

La Zone d'Exclusion Antarctique est un polygone matérialisé par des segments loxodromiques droits qui relie des points virtuels.

Version #0 :

Mark:	Latitude:	Longitude:	
1	43°30.00'S	000°00.00'E	
2	43°40.00'S	005°00.00'E	
3	43°50.00'S	010°00.00'E	
4	44°05.00'S	015°00.00'E	
5	44°25.00'S	020°00.00'E	
6	44°50.00'S	025°00.00'E	
7	45°20.00'S	030°00.00'E	
8	45°55.00'S	035°00.00'E	
9	46°35.00'S	040°00.00'E	
10	47°15.00'S	045°00.00'E	
11	47°55.00'S	050°00.00'E	
12	48°45.00'S	055°00.00'E	
13	49°40.00'S	060°00.00'E	
14	50°35.00'S	065°00.00'E	
15	50°55.00'S	070°00.00'E	
16	50°55.00'S	075°00.00'E	
17	50°40.00'S	080°00.00'E	
18	50°25.00'S	085°00.00'E	
19	50°00.00'S	090°00.00'E	
20	49°00.00'S	095°00.00'E	
21	47°45.00'S	100°00.00'E	
22	46°00.00'S	105°00.00'E	AMSA
23	46°00.00'S	110°00.00'E	AMSA
24	46°00.00'S	115°00.00'E	AMSA
25	46°00.00'S	120°00.00'E	AMSA
26	48°50.00'S	125°00.00'E	
27	50°45.00'S	130°00.00'E	
28	51°55.00'S	135°00.00'E	
29	52°15.00'S	140°00.00'E	
30	52°25.00'S	145°00.00'E	
31	52°45.00'S	150°00.00'E	
32	53°15.00'S	155°00.00'E	
33	53°50.00'S	160°00.00'E	
34	54°15.00'S	165°00.00'E	
35	54°50.00'S	170°00.00'E	
36	55°25.00'S	175°00.00'E	
37	56°00.00'S	180°00.00'E	
38	56°25.00'S	175°00.00'W	
39	56°15.00'S	170°00.00'W	

40	55°40.00'S	165°00.00'W
41	54°45.00'S	160°00.00'W
42	53°55.00'S	155°00.00'W
43	53°40.00'S	150°00.00'W
44	53°40.00'S	145°00.00'W
45	53°40.00'S	140°00.00'W
46	53°40.00'S	135°00.00'W
47	53°55.00'S	130°00.00'W
48	54°05.00'S	125°00.00'W
49	54°15.00'S	120°00.00'W
50	54°40.00'S	115°00.00'W
51	55°15.00'S	110°00.00'W
52	55°45.00'S	105°00.00'W
53	56°15.00'S	100°00.00'W
54	57°00.00'S	095°00.00'W
55	57°45.00'S	090°00.00'W
56	58°30.00'S	085°00.00'W
57	59°00.00'S	080°00.00'W
58	58°45.00'S	075°00.00'W
59	58°00.00'S	070°00.00'W
60	57°00.00'S	065°00.00'W
61	56°00.00'S	060°00.00'W
62	55°00.00'S	055°00.00'W
63	52°15.00'S	050°00.00'W
64	49°00.00'S	045°00.00'W
65	48°00.00'S	040°00.00'W
66	46°00.00'S	035°00.00'W
67	45°00.00'S	030°00.00'W
68	44°00.00'S	025°00.00'W
69	43°30.00'S	020°00.00'W
70	43°00.00'S	015°00.00'W
71	43°00.00'S	010°00.00'W
72	43°30.00'S	005°00.00'W

7 Zone interdite d'Ouessant

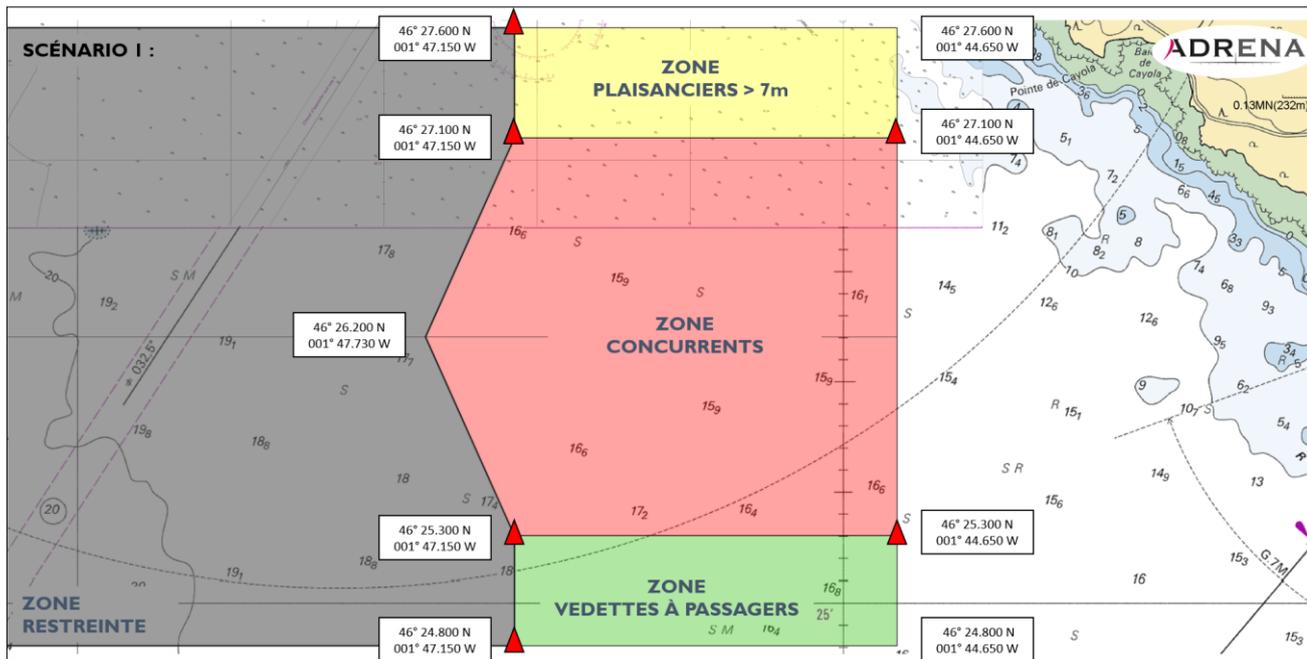
- DST Ouessant A 49°02,000 N 005°36,800 W
- DST Ouessant B 48°48,600 N 005°25,100 W
- DST Ouessant C 48°37,200 N 005°11,200 W
- DST Ouessant D 48°29,390 N 005°22,050 W
- DST Ouessant E 48°35,100 N 005°42,300 W
- DST Ouessant F 48°42,600 N 006°02,800 W
- DST Ouessant G 48°56,400 N 005°51,600 W

8 Zone interdite South Scilly

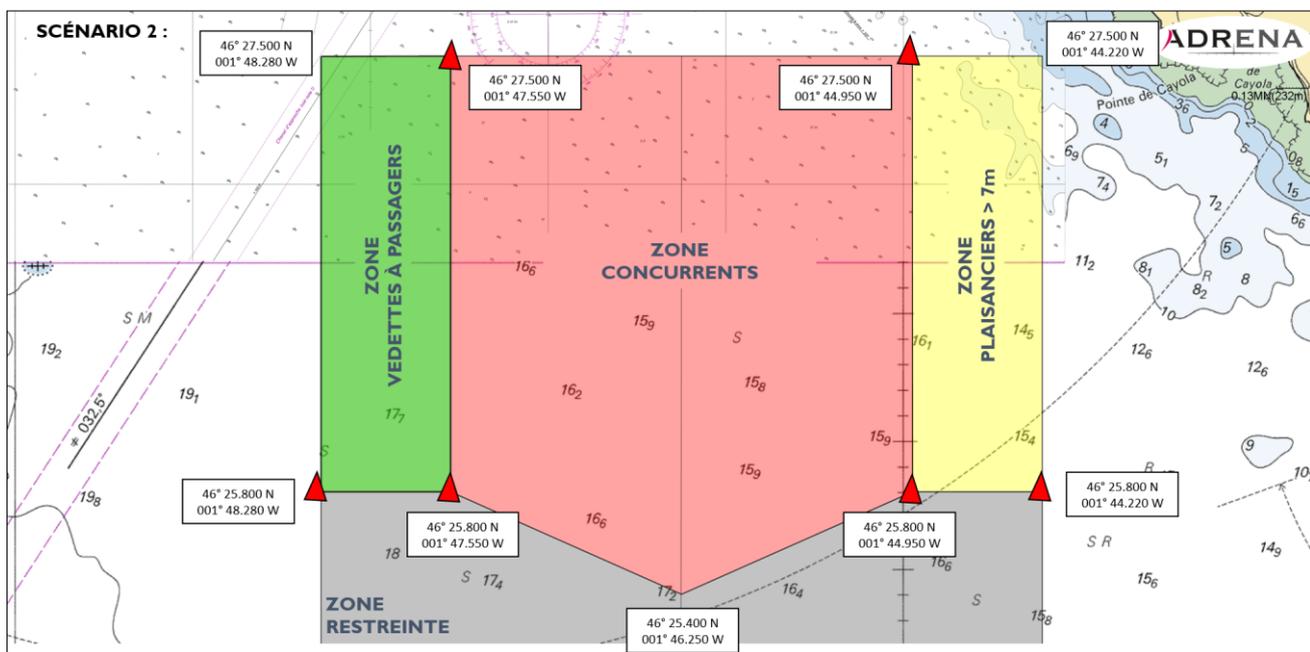
- ZI South Scilly A 49°46,020 N 006°29,530 W
- ZI South Scilly B 49°46,020 N 006°16,510 W
- ZI South Scilly C 49°35,560 N 006°16,510 W
- ZI South Scilly D 49°35,560 N 006°34,060 W

Annexe 4 : ZONE DE DEPART

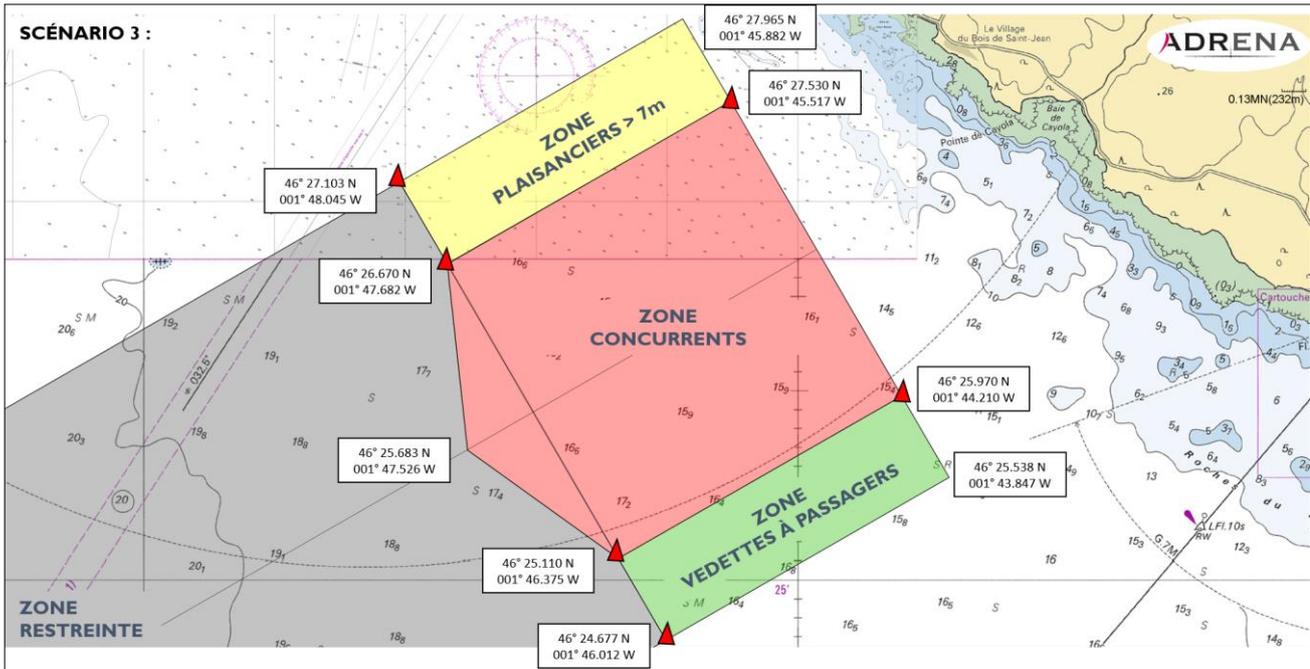
Scénario 1



Scénario 2



Scénario 3



Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury international a la possibilité d'attribuer une pénalité de 0 à DSQ.

Pour déterminer la pénalité, le jury s'appuiera sur ce document

Les pénalités discrétionnaires ne sont pas juste une liste de pénalité. Les pénalités doivent être ajustées et justifiées, pour maintenir l'homogénéité des décisions.

Le concept général est d'établir une pénalité de base pour chaque infraction, puis de l'augmenter ou de la diminuer selon les circonstances.

Ce système propose des plages de pénalité pour les infractions les plus communes

Si l'infraction n'est pas listée, les réponses à des questions générales permettent de déterminer la plage à utiliser.

Les pénalités sont divisées en 5 plages

- Plage 0 : Pénalité financière
- Plage 1 : de 0 à 6h
- Plage 2 : de 2 à 24h
- Plage 3 : de 24 à DSQ
- Plage 4 : DSQ

Il faut prendre en considération la pénalité moyenne, puis déterminer par un questionnement s'il y a lieu de l'augmenter ou de la diminuer dans la même plage, ou changer de plage.

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une réduction du temps de pénalité

1. Est-ce que l'infraction était accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?)
2. Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
3. Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ?
4. Est-ce que quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou du team a contribué à l'infraction ?

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une augmentation du temps de pénalité

1. Est-ce que l'infraction est répétée ?
2. Est-ce que l'infraction était délibérée ?
3. Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
4. Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?
5. Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
6. Est-ce que l'infraction a avantage le bateau ?

Le jury peut utiliser d'autres questions qui lui semblent pertinentes pour déterminer si la pénalité doit être aggravée ou diminuée

	PLAGE 0	PLAGE 1	PLAGE 2	PLAGE 3	PLAGE 4
	Financière	0h à 6H	2H à 24H	24H à DSQ	DSQ
Avis de course					
4.1 Navigation en solitaire					X
4.2 Navigation sans escale					X
4.3 Navigation sans assistance				X	X
6.4.2 Données météorologiques complémentaires				X	
6.4.4 Glaces		X	X		
6.5 Engagements envers l'AO				X	
7 Publicité	X				
10 Programme et obligations participants	X				
11 Obligations de matériels		X	X		
12 Contrôles de Jauge et d'équipements			X	X	
15 Positions des bateaux au port	X				
Instructions de course					
5 Parcours				X	
6.1 Zones interdites autres que ZEA				X	
6.2 ZEA Entrée non réparée				X	
7.5 Rappel individuel		5 heures			
9.2 Annonce ETA		X			
11.1.1 Infraction Chapitre 2 RCV ou RIPAM Section 2 Partie B		X	X		
11.1.3 Cause blessure ou dommage			X		
11.4 Rupture accidentelle plomb moteur		X à fixer			
11.4 Rupture plomb moteur après instruction			X		
11.4 Rupture accidentelle autre plomb		X à fixer			
11.4 Rupture autre plomb après instruction		X			
15.2 Message de sécurité		X			
16 Contrôles de jauge et d'équipements		X	X		
17 Publicité	X				
19 Evacuation des détritrus		X			
20.3.1 Veille Inmarsat C		X			
20.4.1 Message et photos	X				
20.6 AIS (et autres veilles obligatoires)		X			
21 / Annexe 1 Déclaration de non routage			X		
Règles de classe					
Chapitre B Eligibilité			X		
C 3.3 Réserve d'eau douce de secours			X		
C 3.21 Mouillage perdu			X		
C 6.1(f) Carburant disponible à l'arrivée			X		
Autres infractions aux règles de classe		X	X	X	

Si la pénalité n'est listée dans le tableau 1, ou si plusieurs pages s'appliquent pour une même infraction, le questionnaire ci-dessous vient compléter le questionnaire initial

Est-ce que l'infraction compromet la sécurité ?	Plage
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	4
Est-ce que l'infraction procure un avantage au bateau ?	
Absolument pas possible	1 ou 2
Possible sans affecter le classement	2 ou 3
Change certainement la place à l'arrivée	4
Est-ce que l'infraction peut (ou a) provoqué un dommage ou une blessure?	
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	4

Modification aux Règles de Course à la Voile

a) Ajout d'une nouvelle définition « waypoint » : Un waypoint est une position, autre qu'une marque, décrite par ses coordonnées en Latitude et longitude que le parcours demande à laisser d'un côté spécifié.

b) Modification de la RCV 28 :

- RCV 28.1 Un bateau doit prendre le départ, effectuer le parcours décrit dans les IC et finir. Ce faisant, il peut laisser d'un côté ou de l'autre une marque ou un waypoint qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir fini, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.
- RCV 28.2 Un fil représentant le sillage d'un bateau à partir du moment où il commence à s'approcher de la ligne de départ depuis le côté pré-départ pour prendre le départ jusqu'à ce qu'il ait fini doit, s'il est tendu,
 - (a) passer chaque marque ou waypoint du côté requis et dans l'ordre correct
 - (b) toucher chaque marque ou waypoint à contourner, et
 - (c) passer entre les marques ou les waypoints d'une porte depuis la direction de la marque ou du waypoint précédent. Il peut corriger toute erreur pour respecter cette règle, tant qu'il n'a pas fini. De plus, il doit respecter les zones interdites.

c) Ajouter l'IC suivante : les bateaux devront pouvoir prouver qu'ils ont passé un waypoint soit:

- En montrant un journal de bord électronique (logbook)
- En montrant l'enregistrement de leur trace
- En montrant une photo horodatée de l'écran du GPS
- Par tout autre moyen fiable de positionnement laissé à l'appréciation du comité de course.

Le comité de course pourra réclamer contre un bateau qui ne pourra pas apporter la preuve de son passage d'un waypoint. Un bateau ne pourra pas réclamer selon cette IC (cela modifie la RCV 60.1).